

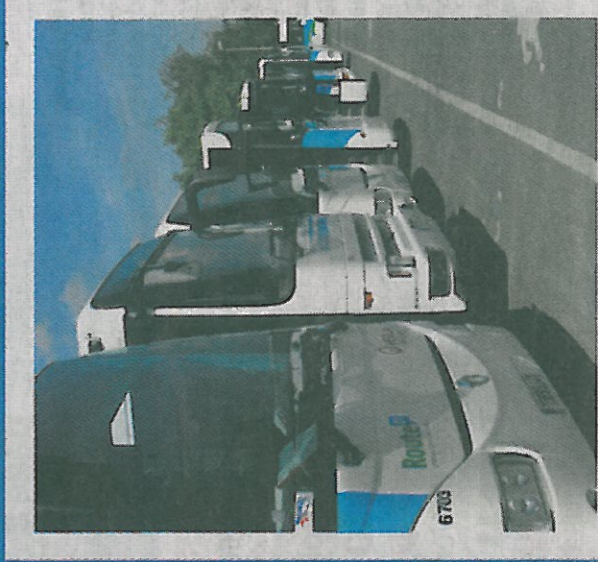
HOTEL VILLE

Loir-et-Cher

COLLECTIVITÉS LOCALES

DOSSIER
INTERCOMMUNALITÉ
UNE RÉFORME COMPLEXE

TRANSPORTS
RÉSEAUX EN MOUVEMENT



19 octobre 2011 - n° 29.369 - Ne peut être publié séparément - 41



Une accélération constructive

Dans le Loir-et-Cher, les élus locaux sont nombreux à vouloir opter - contre la proposition du préfet -, pour un statu quo des périmètres de leurs communautés de communes. Mettant notamment en avant leur (encore) relative fragilité, l'intégration progressive des compétences, l'appropriation à peine achevée de cet outil au service du développement des territoires.

Il y a quelques exceptions cependant, la plus remarquable se concentrant autour de la communauté d'agglomération de Blois. Tellement pressée de fusionner et s'agrandir qu'elle a devancé la procédure, espérant obtenir dès le 1er janvier prochain sa carotte fiscale.

Pour autant, les collectivités réfractaires à ce redécoupage ne prônent pas forcément l'immobilisme. Ici et là, les élus admettent que ce « coup de tonnerre » déclenché par le projet préfectoral a aussi permis d'enclencher d'intéressantes discussions, qu'entre communautés voisines, on n'avait encore jamais abordées. La route semble encore longue, mais en quatre mois, la réflexion sur l'intercommunalité a connu une véritable accélération. Après le 31 décembre 2011, il en restera forcément quelque chose.

Catherine Simon

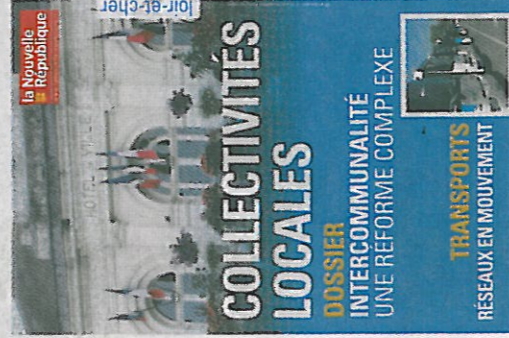
S o m m a i r e

DOSSIER

- page 3**
REFORME DE L'INTERCOMMUNALITÉ
La France des villages a vécu
- page 4**
L'INTERVIEW DU PRÉFET
« Une réflexion prospective »
- page 5**
LE PROJET DE SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DE COOPÉRATION INTERCOMMUNALE
- page 6**
LA DIFFICILE MISE EN PLACE DES FUTURES INTERCOMMUNALITÉS
Un examen à deux vitesses
- UNE NOUVELLE INSTANCE**
Un pouvoir (relatif) pour les élus
- page 7**
CONSEIL RÉGIONAL DU CENTRE
« Une décentralisation choisie »
- page 8**
L'AGGLOMÉRATION BLÉSOISE
48 communes et 110.000 habitants.
- page 9**
L'IMBROGLIO AU SUD
De la Sauldre au Cher, le statu quo
- CC DU CONTROIS**
Un territoire plutôt demandé
- page 10**
LE NORD A MINIMA
Pas un Vendômois, mais trois ou cinq
- page 11**
LA NOUVELLE PLUS PETITE COMMUNAUTÉ
Beauce et Forêt, sans complexe

ENQUÊTE

- page 13**
ENQUÊTE
LES TRANSPORTS EN COMMUN
La mobilité bouge
- page 14**
L'AUTOCAR
Roulez comme vous voulez !
- INITIATIVE**
Le Loir-et-Cher à la portée de tous
- page 15**
LES ALTERNATIVES
Épatant, le transport à la demande
- ZOOM**
Le TAD, comment ça marche ?
- page 16**
MOBILITÉ URBAINE
Le meilleur l'emportera
- page 17**
ASSOCIATION
Blois-Paris illico garde la pression
- page 18**
PROJET
Blois concerné par la ligne Pocl
- page 19**
INITIATIVE
Le Blanc-Argent sur de bons rails
- page 20**
AÉRODROME DU BREUIL
Les ailes de la croissance



Textes : Rédaction de Loir-et-Cher

Réalisation :

Service des thématiques NR

Secrétariat de rédaction :

Pierre Silvain

Maquette/PAO :

Christelle Héline-Kibleur,

Christophe Garnier

La Nouvelle République
du Centre-Ouest

1 place Jean-Jaurès

BP 119 - 41004 Blois Cedex

Tél. 02.54.57.29.29

Fax 02.54.57.29.00

Directeur de la publication

président du Directoire

Olivier Saint-Cricq

Directeur de la rédaction

Philippe Rivière

Rédacteur en chef

Bruno Bécard

Responsable Thématiques

Dominique Lavrilleux

Régie publicitaire

NR Communication

Blois : 02.54.57.20.10

Imprimerie La Nouvelle République - Tours

CPPAP 0610 C 87037 - ISSN 0152-2590

DOSSIER

RÉFORME DE L'INTERCOMMUNALITÉ

La France des villages a vécu

Dessinée sur de vertueux principes, mais mal expliquée, la réforme des collectivités peine à convaincre le terrain.



Garglisse-Dampierre (Indre), comme les 36.690 communes françaises, intégrera logiquement une intercommunalité plus vaste qu'aujourd'hui. (Photo Archives NR)

Trente-six mille six cent quatre-vingt-dix communes françaises, soit 40 % des subdivisions territoriales de l'Union européenne. C'est beaucoup déjà. Ajoutez-y 15.000 syndicats intercommunaux à missions et vocations variables, et l'on nage dans le trop. Trop de technocrates, trop de paperasse administrative, trop d'interlocuteurs et de délais entraînant la confusion dans l'esprit de l'administré. Trop de coûts inutiles et doublonnés enfin, à l'heure de la rigueur imposée.

Depuis Colbert et Napoléon, la France ajoutait et empilait les échelons de son administration sans jamais rien supprimer. Ce long intermède est révolu, Nicolas Sarkozy a fait de la refonte des collectivités l'une des priorités de son quinquennat et la réforme des collectivités locales, votée le 16 décembre 2010, prétend alléger le mille-feuille, augmentant son efficacité au bénéfice du citoyen en diminuant les extravagantes dépenses liées à son fonctionnement.

Édouard Balladur en a longuement mûré le cadre général. Le Parlement en a fixé les détails, les préfets sont aujourd'hui chargés de son application. Le calendrier officiel stipule que les schémas territoriaux nouveaux devront être adoptés avant le terme de cette année 2011 et pleinement opérationnels au 1^{er} juin 2013.

BASSINS DE VIE ET CONTINUITÉ TERRITORIALE

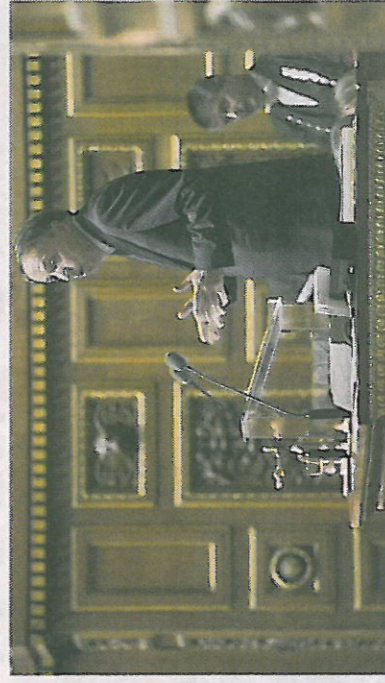
Serré ? Philippe Richert, actuel ministre des Collectivités territoriales et précédemment

président de la région Alsace, exonère l'exécutif de toute précipitation et renvoie vers les parlementaires, attentifs à des délais « volontairement contraints ». Parce qu'elle était lourde et complexe, la réforme territoriale imposait cette diligence. Dans l'hypothèse de blocages, fait valoir le membre du gouvernement, les préfets peuvent déroger à l'application immédiate de la loi et décaler un délai de concertation. Le principe directeur demeure celui d'un découpage pertinent, privilégiant les bassins de vie et respectant la continuité territoriale.

Cette flexibilité affichée n'apaise pas les critiques du terrain. Elles se sont tôt exprimées dès les premiers mariages, célébrés à marche forcée, par les représentants trop zélés parfois, de l'État dans les départements. La France des terroirs et des villages dénonce une violence dans le carcan de la démographie où aucun regroupement ne saurait être inférieur à 5.000 habitants. « On a fait les choses à l'envers », se plaignaient au seuil de l'été les petits maires, dénonçant une réforme de technocrates jacobins. On ne les a guère écoutés. Le basculement du Sénat à gauche ces jours-ci, attise peut-être les regrets sous les ors des ministères. Jean-Pierre Bel, le nouveau président de la chambre haute, vient de demander un moratoire sur la réforme. Peu après, le 7 octobre, François Fillon a annoncé que le gouvernement prendrait « le temps nécessaire » pour achever la réforme, « sans s'enfermer dans des contraintes de calendrier ».

Denis Daumin

SÉNAT : COMMENT LES PETITS MAIRES SE SONT VENGÉS



Jean-Pierre Bel, premier président socialiste de la chambre haute du parlement. (Photo AFP)

Avec les circonvolutions et les périphrases qui le caractérisent, Jean-Pierre Raffarin évoquait ces jours-ci ce débat mal posé sur l'intercommunalité, faisant surgir davantage de problèmes que de solutions.

Le sénateur poitevin, Premier ministre naguère, avait capté de longue date cette grogne montante des territoires. Il l'avait relayée à Paris et le 25 septembre dernier, la droite a perdu le contrôle du Sénat. Trop de rendez-vous manqués avec la France des notables de province, beaucoup de mépris et de précipitation, aussi. Aucun d'entre eux n'a oublié le lapin de Nicolas Sarkozy posé au congrès des maires de 2009, quelques semaines après le lancement du projet.

Les amendements sénatoriaux, surgis de tous bords lors de la discussion parlementaire, l'hiver dernier, n'ont pas suffi à apaiser les rancœurs des petits maires dépossédés autoritairement de leurs attributions et regroupés dans des entités floues, mal définies, avec des partenaires qu'ils n'avaient pas choisis. « Un vernis de modernisation sans réelle profondeur », déplore Christophe Borgel, secrétaire national du PS chargé des élections, par ailleurs maire adjoint de Villepinte, en Seine Saint-Denis. Un homologue gersois observe que le cadre de la loi pousse les élus vers des projets sans financements programmés. « Seule issue : augmenter les impôts alors qu'il s'agissait de faire faire des économies à l'administré. » Bref, un gâchis.

L'INTERVIEW DU PRÉFET DE LOIR-ET-CHER

« Une réflexion prospective »

Le préfet Nicolas Basselier se dit pleinement satisfait de la manière dont les élus se sont emparés de son projet de schéma. Point d'étape.

Votre projet de schéma a fait l'objet d'un premier débat en CDCI (1) le 7 octobre. Comment avez-vous perçu ce premier examen des élus ?

Ce débat s'est parfaitement inscrit dans le processus prévu par la loi de 2010, celui d'une coproduction entre les élus et le préfet, chacun étant dans son rôle. J'ai pris en compte certaines demandes, mais j'avais aussi pour intention d'engager le dialogue sur ce qui constitue une étape importante dans l'évolution de l'intercommunalité.

Devoir adopter le schéma définitif le 31 décembre 2011, comme le prévoit la loi pour l'instant, n'est-ce pas trop rapide ?

Cette date n'est pas un aboutissement, mais une étape. Comme le furent en 1992 la loi Voynet lançant l'intercommunalité, et en 1999 la loi Chevènement qui l'a boostée. Chacun sait qu'il y a des élections municipales en 2014, et qu'elles auront, forcément, un impact sur l'évolution de l'intercommunalité.

Les avis exprimés sont parfois très critiques. Comment le prenez-vous ?

Ma proposition n'avait pas d'autre ambition que de provoquer une réflexion prospective, d'inciter les élus à se projeter dans l'avenir. Sur telle ou telle proposition, même si on n'est pas d'accord, on entend ce que je dis. Même si ce n'est pas retenu par la CDCI, ce n'est pas perdu. C'est avec des idées ambitieuses que l'on peut provoquer le débat.

Un débat vif, notamment dans la vallée du Cher...

La communauté de Montrichard a produit un excellent travail, mais j'avais informé son président que je ne pouvais pas proposer un regroupement avec la communauté de Bléré, le préfet de l'Indre-et-Loire ne l'envisageant pas de son côté. Maintenant, c'est aux deux CDCI concernées de voter un amendement dans ce sens.

À l'inverse, Agglopolys et Beauce val de Cisse ont décidé de devancer l'appel ?

Fin juillet, nous nous sommes aperçus que les avis sur cette proposition de fusion étaient très largement favorables. Nous avons travaillé avec les élus à trouver la solution qui permettrait à cette nouvelle entité d'exister dès le 1er janvier 2012, pour éviter à cette collectivité de perdre un an.

Que va-t-il se passer désormais ?

La CDCI, pilotée par son rapporteur général Agnès Thibault dont je salue le fort investissement, travaille désormais à la rédaction des amendements à mon projet. Amendements qui seront soumis au vote lors de la prochaine séance plénière, le 18 novembre. L'important, c'est d'arriver à adopter un schéma qui reflète ce que les élus du Loir-et-Cher souhaitent comme évolution de l'intercommunalité pour les années à venir.

(1) Commission départementale de coopération intercommunale. Lire en page 6.



« L'intercommunalité est un outil au service du développement local, il s'agit de le renforcer tout en respectant l'identité communale. » (Photo NR, Catherine Simon)

Vous avez un projet ?

La **C**HAMBRE **de** **C**OMMERCE
et **D'**INDUSTRIE de Loir-et-Cher

vous accompagne !

COMMERCE

TOURISME

CREATION
REPRISE

FORMALITES

DEVELOPPEMENT

ENVIRONNEMENT

TECHNOLOGIE

INNOVATION

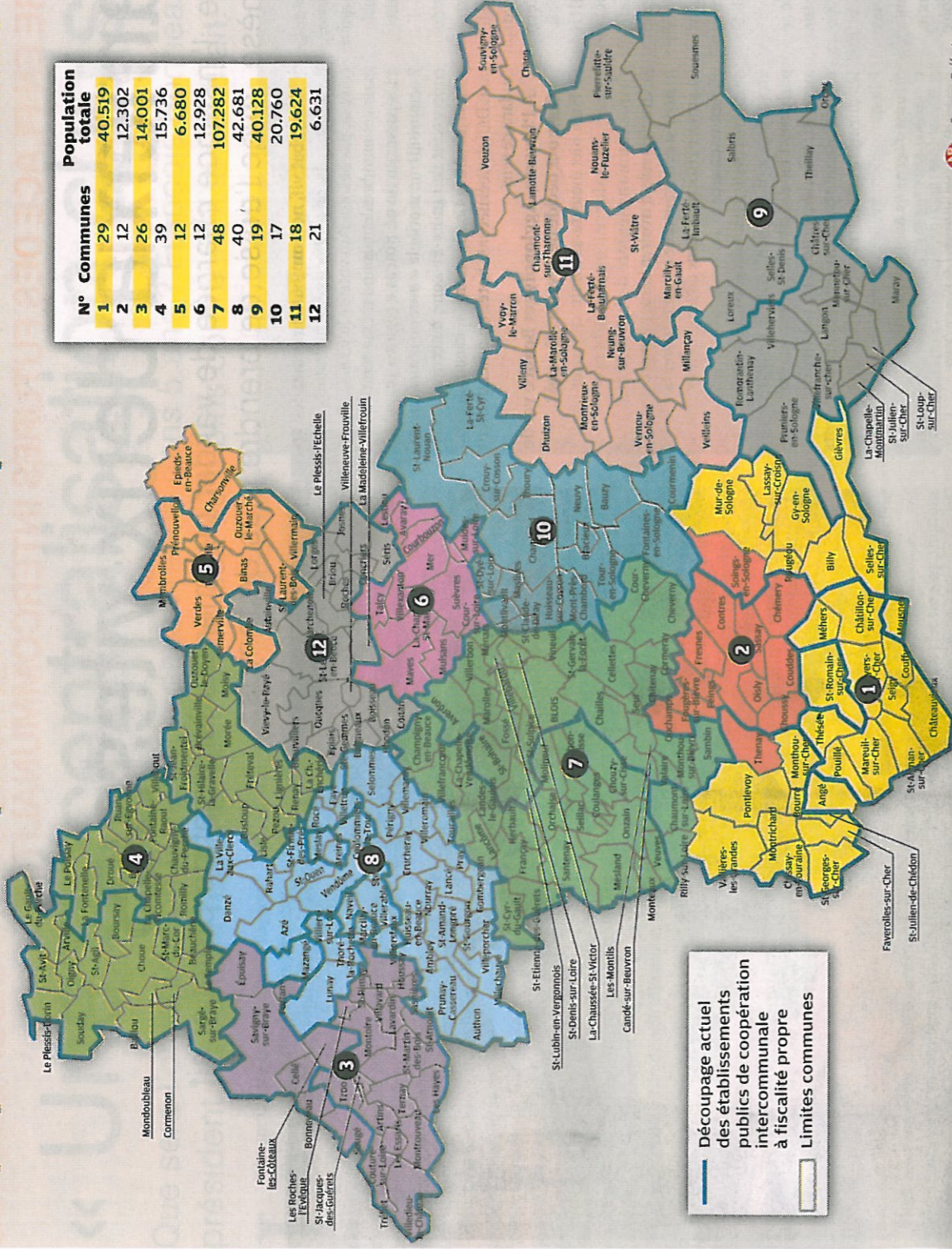
AMENAGEMENT

IMPORT
EXPORT

16 rue de la Vallée Maillard - Blois - tél. 02 54 44 64 00

www.loir-et-cher.cci.fr


Le projet de schéma départemental de coopération intercommunale



Le projet de schéma départemental, présenté en avril dernier par Nicolas Basselier, affichait dix communes au moins qu'aujourd'hui.

Cher-Sologne, l'esprit d'entreprendre

Communauté de Communes Cher-Sologne

Place Charles de Gaulle - B.P. 5
41130 SELLES-SUR-CHER

Président : Alain PERSILLET
Directrice : Françoise DESOEUVRE

Tél. : 02 54 95 25 53

Fax : 02 54 95 25 51

Mail : contact@cher-sologne.fr

Web : www.cher-sologne.fr



Le Parc d'activités Cher-Sologne

Des disponibilités foncières adaptées à toutes tailles de projet (de 1 000 m² à 10 ha) au sein d'un parc d'activités de qualité.



L'accompagnement et le conseil
La Maison de l'Emploi et le service Développement Economique sont les partenaires de proximité des entreprises pour les aider à mettre en œuvre leurs projets.



Les ateliers Cher-Sologne
2 ateliers de 200 m² prêts à la location à partir de décembre 2011.

Le soutien économique au T.P.E. et P.M.E.
Dispositif d'aide économique validé par le Conseil Régional du Centre visant à aider les investissements matériels des petites entreprises locales.



9 communes

Billy • Gièvres • Gy-en-Sologne • Lassay-sur-Croisne • Meusnes
Mur-de-Sologne • Rougeou • Selles-sur-Cher • Soings-en-Sologne
12 257 habitants

LA DIFFICILE MISE EN PLACE DES FUTURES INTERCOMMUNALITÉS

Un examen à deux vitesses

Réunie le 7 octobre, l'instance chargée de valider ou amender le projet du préfet a fait une première synthèse. Avec l'envie de prendre plus de temps.

Il y a ceux qui n'ont pas lu le projet de règlement et ceux qui l'ont décortiqué dans le moindre détail. Il y a ceux qui voudraient mettre de suite sur la table les sujets qui fâchent, et ceux qui aimeraient en repousser l'examen sine die...

Au milieu de ces 40 élus, membres de la toute nouvelle commission départementale de coopération intercommunale (CDCI, lire ci-dessous), réunis vendredi 7 octobre pour un important point d'étape, il y a le préfet, qui s'efforce de rappeler le délai fixé par la loi au 31 décembre 2011.

Mais, face à cette première synthèse des réactions exprimées par les conseils communautaires et les conseils municipaux sur ce projet de schéma, les membres de la CDCI ont plutôt eu un mouvement de recul. « *Laissons du temps au temps* », voilà ce qu'ont majoritairement demandé les élus au représentant de l'État.

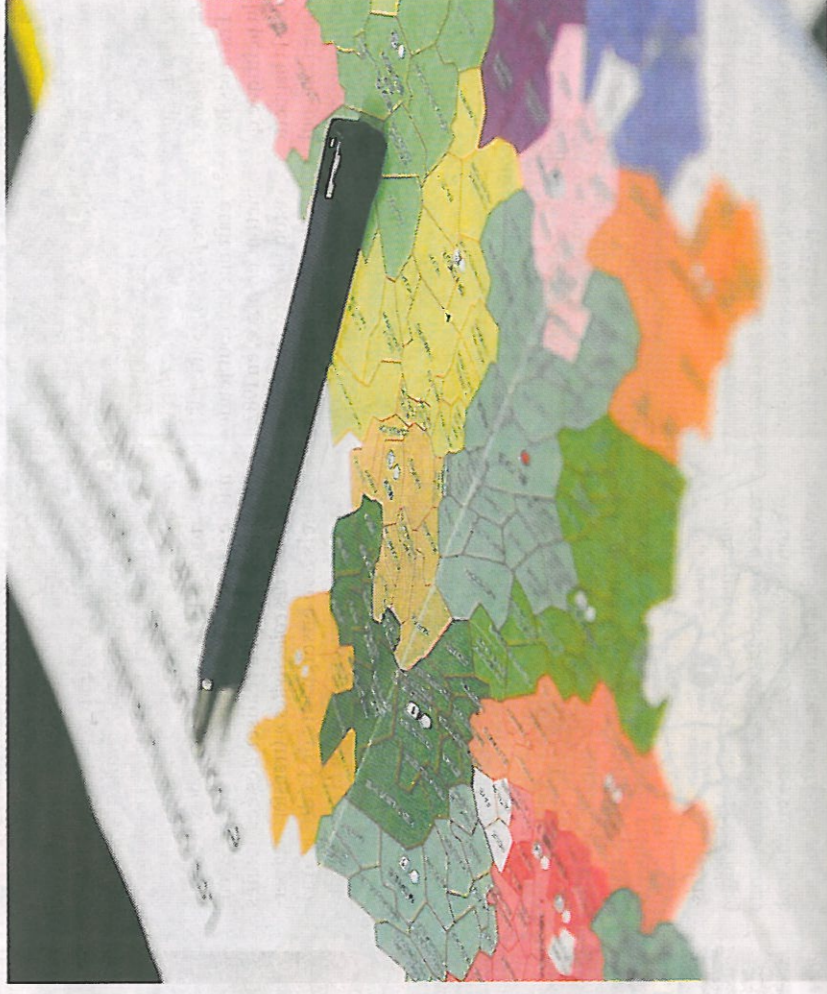
« *On a encore besoin de se voir, de se parler entre nous* », résume Jacqueline Gourault, sénatrice et maire de la Chaussée-Saint-Victor.

« *Restituer des pays dans leur cohérence vitale, ça prend du temps*, renchérit Jeanny Lorgeoux, sénateur-maire de Romorantin. *Pourquoi ne pas travailler à vitesse décalée en fonction de telle ou telle partie du territoire, en commençant par entériner tous les accords déjà exprimés ?* »

C'est que les avis favorables au projet de schéma, il y en a, effectivement. Pour ceux-là, pas besoin d'un vote de la CDCI, mais ses membres ont quand même tenu à les passer en revue. Six cas « réglés » ce 7 octobre (1), un septième « avec un bémol concernant Soings-en-Sologne, d'accord pour rejoindre le Controis, sauf si la communauté de Selles-sur-Cher ne fusionne plus ».

Pour les autres, il va falloir travailler, reprendre des contacts comme certains élus en ont émis le souhait, discuter encore, convaincre... ou pas. À la prochaine réunion plénière de la CDCI, il faudra cependant avoir avancé, et se prononcer sur des éventuels amendements au projet préfectoral. Sans doute se réunir encore une ou deux fois, pour affiner les dernières décisions. Et rendre au préfet un schéma global à Noël. A moins que le parlement ne décide d'offrir en cadeau aux élus ce temps supplémentaire si réclamé, ce que pouvait laisser entendre les dernières déclarations de François Fillon.

(1) Fusion d'Agglopolys avec Beauce Val de Cisse et extension au communes de Chaumont-sur-Loire et Rilly-sur-Loire ; fusion de Pays de Ronsard et Coteaux de la Braye ; extension de Beauce Oratoire aux communes d'Épieds et Chairsonville (Loiret) ; maintien des périmètres actuels du Pays de Chambord, de Beauce et Forêt et de Beauce ligérienne.



Le redécoupage des intercommunalités, sur l'initiative du préfet, peut désormais être amendé par les élus. (Photo NR, Jérôme Dutac)

UNE NOUVELLE INSTANCE

Un pouvoir (relatif) pour les élus

Nouvelle instance composée d'élus, la commission départementale de coopération intercommunale peut amender le projet du préfet. Sous conditions.



Beaucoup d'incertitudes, pas mal d'inquiétudes, et le sentiment qu'il faut aller trop vite... (Photo NR, Jérôme Dutac)

À la création des communautés de communes, le préfet avait un pouvoir à la fois simple et immense : celui d'accepter ou de refuser le périmètre proposé par les communes qui souhaitaient s'associer.

Aujourd'hui, la proposition est renversée. C'est au préfet qu'il revient de dessiner de nouvelles intercommunalités, et ce sont les élus qui ont le pouvoir de dire non. A condition que ce refus soit signé de la commission départementale de coopération intercommunale (CDCI), et voté à la majorité des deux tiers.

Répartition. Cette nouvelle instance – la précédente CDCI n'avait qu'un avis consultatif – a été installée dans le Loir-et-Cher le 21 avril dernier par le préfet qui la préside de droit. Ses membres ont été élus au sein de cinq collèges différents, selon des critères de répartition très précisément fixés par la loi.

Élus issus des communes (maires, adjoints, conseillers) et représentants des communautés ont le même nombre de sièges (40 %). La CDCI est complétée par des représentants des syndicats mixtes et syndicats de communes (5 %), des conseillers généraux (10 %) et des conseillers

régionaux (5 %).

Composition. Dans le Loir-et-Cher, sa composition est la suivante :

- 16 sièges pour les communes, dont 6 sièges pour les 229 communes ayant une population inférieure à 1.159 habitants (c'est la moyenne communale du département), 5 sièges pour les 5 communes les plus peuplées (Blois, Romorantin, Vendôme, Vineuil et Mer), et 5 sièges pour les 57 autres communes.
- 16 sièges pour les communautés (dont 2 représentants d'Agglopolys).
- 2 sièges pour les syndicats mixtes et intercommunaux.
- 4 sièges pour le conseil général.
- 2 sièges pour le conseil régional.
- 1 siège pour le préfet.

Décision. Ce qui change avec la loi, c'est le pouvoir accordé à la CDCI. Un pouvoir relatif, cependant : pour ce qui concerne l'élaboration du schéma départemental, les décisions de la CDCI doivent impérativement être votées à la majorité des deux tiers, soit 27 voix.

À noter : si les élus n'arrivent pas à se mettre d'accord et refusent de donner un avis explicite sur le projet, celui-ci sera réputé accepté tacitement après un délai de 4 mois.

CONSEIL RÉGIONAL DU CENTRE

« Une décentralisation choisie »

Que sera l'organisation territoriale de la France dans 5 ans ? François Bonneau, président du conseil régional du Centre, sait au moins comment il la voudrait.

L' élu socialiste qui conduit la région analyse ainsi le résultat des élections sénatoriales du 25 septembre : « De droite comme de gauche, de nombreux élus sont inquiets de la réforme territoriale qui s'annonce et qu'on leur impose. » François Bonneau insiste : « La décentralisation ne peut être une vraie chance pour notre pays ! », ajoute-t-il.

François Bonneau était encore tout jeune élu politique que se mettait en place, en 1982, sous la bague de Gaston Defferre, la décentralisation voulue par François Mitterrand. Il en mesure aujourd'hui l'impact : « Les collectivités se sont émancipées de la tutelle de l'État, elles ont investi un périmètre de responsabilités pertinent, clair et finalement vertueux. »

Grâce à cet acte 1 de décentralisation, « en terme d'éducation, par exemple, la France a pu relever le défi de la massification, la culture a pu se développer sur tout le territoire, même rural », souligne le président du conseil régional. Qui précise : « Les élus ont fait preuve de créativité, les relations entre les collectivités et l'État et entre elles ont été facilitées. »

« LA RÉFORME EN COURS NE CLARIFIE RIEN »

Vingt-cinq ans après, il a fallu faire un bilan : « Très positif, mais s'imposait une nouvelle étape pour répondre aux besoins nouveaux ». L' élu socialiste considère que l'acte 2, conduit par

Jean-Pierre Raffarin en août 2004, « fut une réforme à minima ». Et explique : « Il fallait clarifier les compétences qui avaient fini par s'entrecroiser entre collectivités, il fallait déterminer des chefs de file par grands domaines d'intervention (l'économie, le social), il fallait supprimer des redondances ici, remettre de la cohérence là... »

Surtout, au fil des années, le contexte économique s'est nettement tendu et l'État a eu tendance, d'une part à réaliser des économies « sur le dos des collectivités » (transfert des personnels non enseignants de l'éducation), d'autre part à rogner peu à peu la marge d'autonomie financière de celles-ci. « Sans cette marge, pas de décentralisation puisque la collectivité ne décide plus de ses investissements ! », martèle François Bonneau.

Que sera l'acte 3 de la décentralisation ? « Sûrement pas la réforme en cours qui ne clarifie rien, complique les relations des collectivités avec l'État et entre elles », répond François Bonneau. Il va plus loin : « L'État impose des investissements aux collectivités, impose des regroupements aux communes et impose un conseiller territorial qui représentera son département plus sûrement que sa région, laquelle, du coup, n'existera plus. Finalement, la réforme a juste modifié le mode d'élection du conseiller régional. »

En tout état de cause, elle ne s'appliquera qu'en 2014. Sauf changement d'ici là.

Bruno Besson

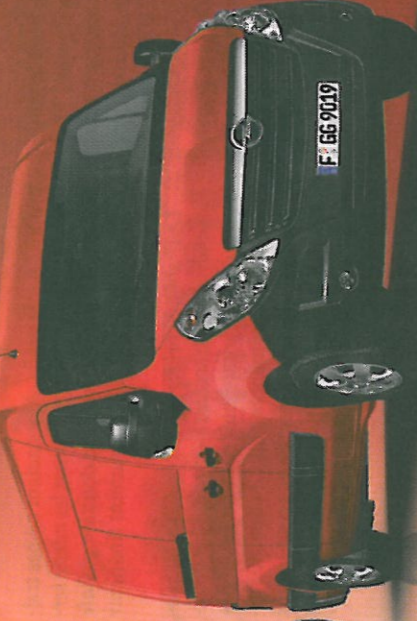


Pour le président de la région Centre, les conseillers territoriaux représenteront plus le département que la région. (Photo archives NR, Bruno Besson)

Opel Vivaro
à partir de :
15 516 €⁽¹⁾



Opel Movano
à partir de :
18 468 €⁽²⁾



Les UTILITAIRES OPEL

LES UTILITAIRES QUI VOUS DONNENT
ENVIE D'EN FAIRE PLUS



www.opel.fr

Wir leben Autos.

OPEL BLOIS

Rue Roger-Dion

www.opel-blois.fr 02.54.905.905

OPEL VENDÔME - PENNING AUTOMOBILES

45, route de Paris - SAINT-OUEN

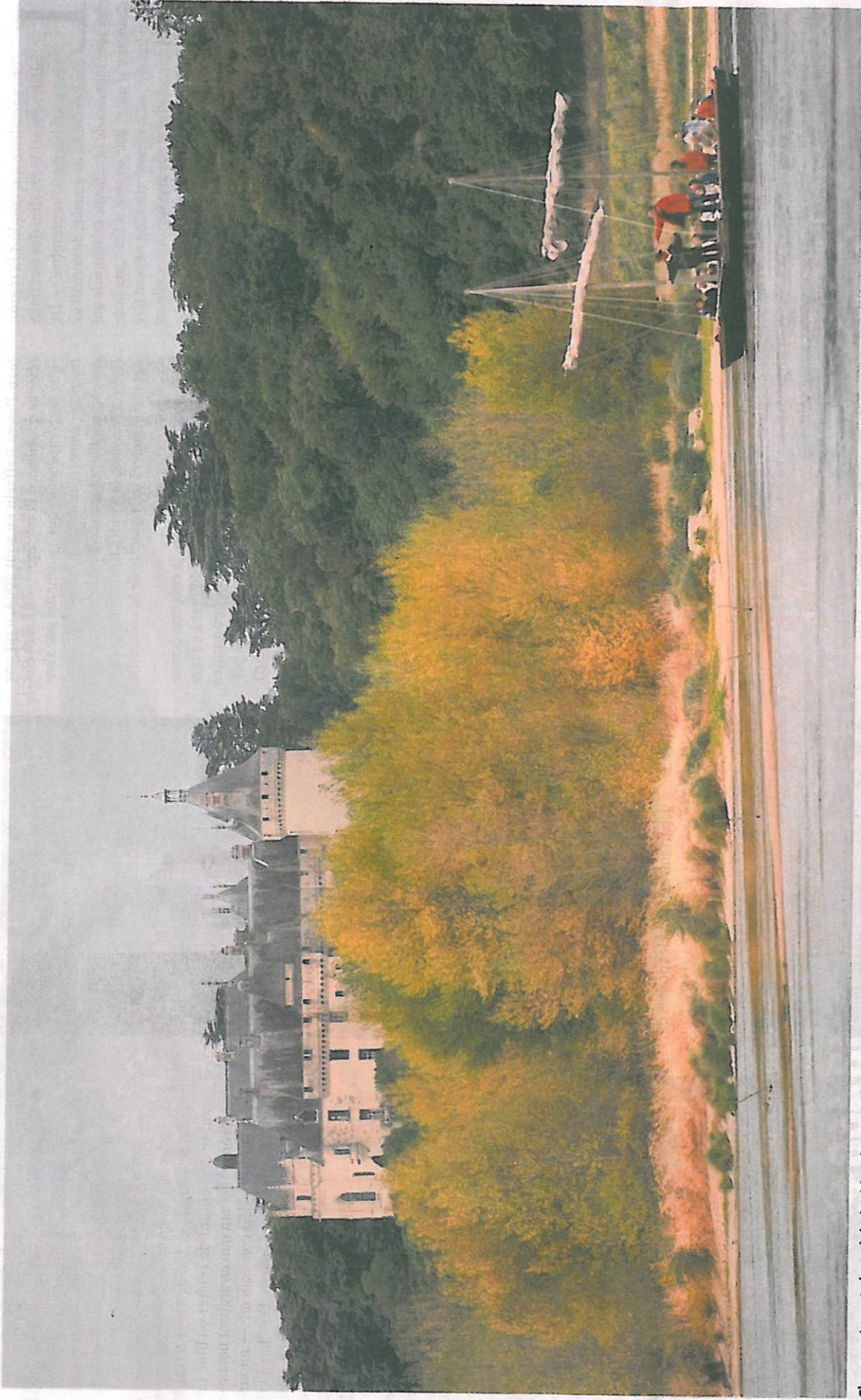
02.54.77.88.30

Wir leben Autos : Nous vivons l'Automobile. (1) Prix conseillé de l'Opel Vivaro C1 Fourgon 2700 90 ch Pack Clim remise de 6 034 € HT déduite. Tarif au 17/01/11. (2) Prix conseillé de l'Opel Movano Fourgon L2H2 3.3 CDT1 100 ch remise de 7 182 € HT déduite. Tarif au 09/05/11. Offres réservées aux professionnels, valables pour toute commande avant le 30/11/11 d'un Opel Movano Fourgon L2H2 3.3 CDT1 100 ch ou d'un Opel Vivaro C1 Fourgon 2700 90 ch Pack Clim neuf chez les Distributeurs Opel participants. Conso mixte gamme Movano (l/100 km) : 7.8/9.4 et CO2 (g/km) : 207/249. Conso mixte gamme Vivaro (l/100 km) : 7.8/10.8 et CO2 (g/km) : 207/259.

L'AGGLOMÉRATION BLÉSOISE

48 communes et 110.000 habitants

Beauce Val de Cisse et Agglopolys fusionnent ; elles sont les premières du département à s'unir et suivre les préconisations.



Chaumont-sur-Loire rejoindra bientôt Agglopolys. C'est la première à en avoir fait la demande. (PHOTO DR)

Le processus est enclenché et le président n'imagine pas qu'il puisse être retardé : l'acte de naissance de la nouvelle Agglopolys à 48 communes sera signé pour le début de l'année 2012 si aucun imprévu ne vient freiner l'élan.

« Les deux communautés, Agglopolys et Beauce Val de Cisse étant d'accord pour fusionner, le processus a pu être enclenché très vite. » Christophe Degruelle n'avait rien à redire au schéma

proposé par le préfet. Alors autant ne pas traîner : « Les premiers arrivés seront les mieux servis avec la bonification de la dotation globale de fonctionnement. » Un argument financier non négligeable...

Le 17 août, le préfet de Loir-et-Cher Nicolas Basselier a publié son arrêté proposant l'éclatement à quarante-huit communes, celles des deux communautés plus Chaumont-sur-Loire et Rilly. Les communes concernées

avaient alors trois mois pour se prononcer... Toutes ont rempli leur obligation avant la fin du mois de septembre ! La première a même été Villerbon qui a voté dès le 30 juillet.

Une approbation largement majoritaire. Seules quatre communes ont dit non à cette union : Marolles, Montceaux, Herbault et Cheverny. Cette dernière commune ayant voté en fait sur un autre souhait : celui de quitter Agglopolys pour rejoindre le Controis. Un vœu qui restera pieux. « À travers leurs élus, c'est 96 % de la population qui a approuvé le schéma départemental », précise le président d'Agglopolys.

Avant la fin de l'année, la CDCI (commission départementale de la coopération intercommunale) validera la fusion. « Nous avons avancé de manière autonome ce qui est une bonne chose, le schéma départemental suscitant quelques réactions négatives qui vont prolonger sa mise en œuvre. Nous serons déjà en train de

travailler ensemble. »

Le jeudi 22 septembre, tous les maires de la nouvelle Agglopolys (« le nom sera conservé, les communes qui fusionnent étant d'accord ») ont délibéré sur le projet de statuts. « Nous additionnons nos compétences. Ensuite, nous aurons deux ans pour préciser les choses en ce qui concerne les compétences optionnelles. Nos statuts sont très pragmatiques avec le choix de s'en référer à la loi et rien qu'à la loi pour les sujets sensibles. »

Cent dix mille habitants : « C'est une belle intercommunalité. » Christophe Degruelle le reconnaît, il aurait bien vu une Agglopolys aux quatre châteaux (Blois, Cheverny, Chaumont et Chambord) avec un périmètre plus élargi au sud-est... « Ce n'est pas une lubie de président, cela reprend les contours du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire. »

Anne Irjud

UNE AGGLOMÉRATION « STRATÈGE »

Pour le président Christophe Degruelle, il y a deux options possibles dans l'intercommunalité : « Une intercommunalité avec beaucoup de compétences et de services à la population ou une agglomération avec moins de compétences, mais avec un rôle de planification en terme d'aménagement du territoire. » C'est bien évidemment la deuxième option choisie pour Agglopolys.

« Nous sommes dans une dynamique économique et stratégique avec une structure autour de la ville centre comme toutes les agglomérations. Ma vision est celle d'une aggro stratégie qui insuffle la direction, une force de développement. » Une réflexion qui s'appuie sur un constat : 40 % des emplois du département sont situés dans le bassin blésois.

« La zone économique du Breuil, la gare d'Orzain et le Domaine de Chaumont sont trois éléments structurants supplémentaires. Il manque à mon avis 15.000 habitants pour créer une vraie cohérence et conforter la crédibilité de la démarche. »

À part l'aménagement des coeurs de village et

l'éolien qui tombent dans sa besace, c'est une force supplémentaire que gagne Blois-Agglopolys avec ce mariage « fusionnel ».

A. I.



Christophe Degruelle. (PHOTO NR)

UNE ASSEMBLÉE À 92 CONSEILLERS

Le passage de 26 à 48 communes et le contenu de la réforme vont modifier la composition et l'esprit de l'assemblée communautaire.

Ils sont 87 conseillers à Agglopolys (plus 85 suppléants) choisis par leurs communes. Ils sont trente-cinq au bureau communautaire dont le président, seize vice-présidents et dix-sept autres membres, tous maires.

La future Agglopolys comprendra quatre-vingt-deux membres avec, pour cause d'introduction d'une part de proportionnalité dans leur désignation, des élus des oppositions municipi-

pales à désigner pour les communes les plus importantes. Blois aura trente-six conseillers dont six issus de l'opposition, La Chaussée-Saint-Victor deux plus un issu de son opposition municipale et Vineuil cinq plus un de l'opposition.

Quant à la répartition des sièges, elle est strictement basée sur le code des collectivités territoriales : outre les grosses communes précitées, Cour-Cheverny, Orzain et Saint-Gervais auront deux sièges et toutes les autres un seul.

A. I.

L'IMBROGLIO AU SUD

De la Sauldre au Cher, le statu quo

Dans le Romorantinais, seul le maire de Salbris prône la fusion. Dans la vallée du Cher, le mariage à trois fait l'unanimité contre lui.



La fusion dans le Romorantinais, Jean-Pierre Albertini est pour...

Le long de la Sauldre, le dossier de l'intercommunalité ne fait pas figure de long fleuve tranquille. Bien au contraire. Sur le papier, le préfet a imaginé la fusion de la communauté de communes du Romorantinais et du Monestois avec la Sologne des rivières. De quoi lier les deux cités industrielles que sont Romorantin et Salbris. Pas si simple en réalité. Pourtant Jean-Pierre Albertini, le maire de Salbris et président de la Sologne des rivières appelle de ses vœux et depuis longtemps « une logique de bassin pertinent », en s'appuyant sur « le triangle que forment les villes de Romorantin, Salbris et Vierzon ». Alors le projet du préfet, forcément, Jean-Pierre Albertini est plutôt pour... Ce qui n'est pas le cas de Jeanny Lorgeoux. Pour le sénateur-maire socialiste, il est urgent d'attendre. Avec le maire de Marcilly-en-Gault, Agnès Thibault — également membre de la commission départementale de coopération intercommunale —, il a d'ailleurs rédigé un texte voté dans nombre de conseils municipaux pour rejeter la proposition du préfet, demander le statu quo... sans pour autant fermer la porte à d'éventuels « mariages » de raison. Plus tard.



Montrichard et Bléré veulent se marier, par-dessus les frontières départementales, et les projets de leurs préfets respectifs. (PHOTO NR)

En juillet dernier, les délégués de la Sologne des rivières ont voté cette motion. Seul Jean-Pierre Albertini s'est abstenu. Convaincu d'avoir raison.

VALLÉE DU CHER : PLUTÔT AVEC BLÉRÉ QU'ENTRE LOIR-ET-CHÉRIENS

Le long du Cher, l'intercommunalité ne coule pas non plus de source. Il faut dire que c'est là, dans cette vallée, que le projet préfectoral s'est fait le plus radical : dans la proposition d'une fusion de trois communautés de

communes qui ne l'avaient jamais envisagé ! C'est de Montrichard que la fronde se lève, avec d'autant plus de virulence que le projet préfectoral entérine le souhait de trois des 12 communes de quitter la communauté Du Cher à La Loire : Chaumont-sur-Loire et Rilly-sur-Loire vers Agglopolys, Thenay vers le Controis.

Si les deux autres communautés concernées, Cher-Sologne et Val de Cher Saint-Aignan, se contentent de rejeter en bloc la fusion, prônant le statu quo en arguant notamment de leur taille déjà conséquente — autour de 13.000 habitants chacune —, Du Cher à la Loire prend l'État à son propre jeu, et choisit de se tourner vers l'Indre-et-Loire pour une fusion avec la communauté de communes de Bléré.

Les fiançailles publiquement présentées début septembre, avec une volonté affirmée de travailler vite et bien à l'élaboration de ce nouveau territoire, convaincront-elles les préfets des deux départements à renoncer à leurs découpages respectifs ?



... mais Jeanny Lorgeoux et bon nombre de conseils sont contre. (PHOTOS NR)

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU CONTROIS

Un territoire plutôt demandé

La collectivité présidée par Jean-Luc Brault devrait grandir de deux communes. Au minimum, car d'autres frappent à la porte.



Jean-Luc Brault, président de la communauté de communes du Controis. (PHOTO NR)

La force du Controis, c'est son attractivité en termes d'emploi, renforcée avec la création de l'atelier Saint-Michel (photo) et les projets de technopole agroalimentaire.

« Le projet du préfet nous concernant, avec l'agrandissement du périmètre aux communes de Thenay et Soings-en-Sologne, convient au bureau de la communauté de communes. Mais, en tant que président, je veux affirmer que jamais je n'ai fait la moindre démarche auprès de communes pour qu'elles demandent à nous rejoindre. » Jean-Luc Brault n'est pas homme à faire des détours. Le président du Controis a constaté, comme tout le monde, que plusieurs conseils municipaux avaient pris des délibérations en faveur d'un rattachement à sa communauté de communes.

« Le bureau a conscience qu'on doit s'agrandir, mais dans les limites du raisonnable, précise Jean-Luc Brault. Je pense que le bon seuil pour nous serait autour de 15.000 habitants. Pour l'instant, Thenay nous a sollicités, on a dit oui, Cheverny nous a sollicités, on a dit oui

aussi. Et on m'a dit que Soings-en-Sologne avait également décidé de nous rejoindre, ce sera oui. (1) »

Ce qui agace le président du Controis au plus haut point, c'est d'avoir entendu dire qu'on le soupçonnait de faire de la « retape » pour sa communauté. Pour lui, si des communes comme Cheverny se déclarent intéressées à rejoindre sa collectivité, c'est « parce que tous les élus du Controis travaillent énormément, collectivement, et que ça paie ! »

Jean-Luc Brault pense aussi que le mode de gouvernance de la collectivité — « Une commune, une voix » — est un atout de séduction, tout comme l'est la création de services communs (crèche, piscine, centre de loisirs, etc.). Et bien sûr, « la chance d'avoir une industrie agroalimentaire dynamique, avec la mise en place d'une technopole agroalimentaire, avec l'aide de la CCI, qui augure de bons jours pour l'économie et l'emploi ».

Sur le schéma dans son ensemble, Jean-

Luc Brault porte un regard plutôt conciliant. Même s'il ne peut s'empêcher d'insister sur la nécessité d'avoir des collectivités « en cohérence avec le bassin de vie, et à taille humaine. Comment gérer le problème d'une boulangerie ici, d'une épicerie là, à plus de 100 élus dans une assemblée ? », interroge-t-il, en visant sans la nommer la future agglomération de Blois.

Le président du Controis, s'il défend des périmètres d'intercommunalité plus modestes, ne voit pas d'inconvénient à des collaborations plus étroites entre collectivités. Au contraire : « Le Loir-et-Cher est un petit département, et la situation financière des collectivités est délicate, à tous les niveaux. Si l'on veut éviter la faillite, demain, des collectivités, la mise en place de moyens communs doit être une priorité absolue. »

(1) Le rattachement de Thenay et Soings-en-Sologne, proposés par le préfet, a été adopté par chacun des deux conseils municipaux. Le vote du conseil municipal de Cheverny en faveur d'un départ de l'agglomération de Blois pour rejoindre le Controis est à la seule initiative de la municipalité de Cheverny.

LE NORD A MINIMA

Pas un Vendômois, mais 3 ou 5

Maurice Leroy n'a pas réussi à imposer le grand Vendômois dont il vantait les mérites en arguant du Grand Paris mais...



Pas de vraie unité au pied du clocher de La Trinité de Vendôme. (Photo NIR)

Pas simple l'équation vendômoise imposée à la réflexion du préfet.

D'un côté, la communauté du Vendômois rural (CVR) et la communauté du Pays de Vendôme (CPV), sans continuité territoriale et en guéguerre historique. Au milieu, les quatre inconnues de Faye, Rocé, Villetrun et Villiers-sur-Loir qui faisaient cavalier seul.

Pour corser le tout, deux communautés de communes, les Coteaux de la Braye et le Perche vendômois, qui en dessous de la barre des 5000 habitants, sont contraints de par la loi de s'unir au voisin de leur choix.

Le projet de schéma départemental de coopération intercommunale concocté par le préfet est loin d'avoir été accepté tel quel.

Ainsi, le mariage forcé entre CVR et CPV, plus les quatre communes orphelines, et la communauté Beauce et Gâtine (Saint Amand) est largement refusé. Trente-cinq conseils municipaux représentant 40,612 habitants se sont déterminés contre.

Autre solution : l'union simple entre CPV, CVR et les quatre isolées. Là, quatorze conseils municipaux (29,352 habitants) ont voté pour. Le maintien en l'état de Beauce et Gâtine a été proposé par douze conseils municipaux sur dix-huit.

Pour la large fusion proposée par le pré-

fet entre le Perche vendômois (Droué), les Collines du Perche (Mondoubleau) et le Haut Vendômois (Morée), 37 avis défavorables représentant 14,738 habitants ont été donnés sur 42 avis (39 conseils municipaux et trois conseils communautaires).

En fait, ce sont deux autres scénari qui sont proposés. Ou la fusion entre Collines du Perche (Mondoubleau) et Perche vendômois (Droué). Là, sur vingt-six, onze conseils municipaux représentant 4,846 habitants, sont favorables.

Autre cas de figure : la fusion entre Perche Vendômois et Haut Vendômois. Sur vingt-trois conseils municipaux représentant 9,312 habitants, dix-huit se sont déclarés pour, soit les représentants de 8,112 habitants.

Enfin, seize des vingt-six conseils municipaux concernés par le projet de fusion entre le Pays de Ronsard (Montoire) et les Coteaux de la Braye (Savigny) se sont déclarés favorables. Ils représentent 10,633 habitants sur les 13,859 concernés.

Des huit communautés de communes actuelles, va-t-on passer aux trois proposées par le schéma départemental du préfet ou aux cinq voulues par les élus locaux, Collines du Perche au nord et Beauce et Gâtine au sud souhaitant rester seules ?

Édith Van Cutsem



3 priorités au service des habitants et des entreprises du territoire :

Soutenir le développement économique pour renforcer l'emploi local

La CCBF engage la modernisation de la zone d'activité artisanale d'Oucques et travaille plus généralement au renforcement de l'offre d'accueil (terrains viabilisés, bâtiments) partout sur son territoire. Au travers d'un dispositif d'aide spécifique, la CCBF soutient les projets d'investissement des entreprises qui souhaitent s'installer ou développer leurs activités.

Permettre l'accès de chaque foyer aux services essentiels

Le commerce de proximité. La CCBF appuie la transmission et la modernisation des équipements commerciaux essentiels : l'épicerie de Josnes en 2002, le bar-restaurant de Saint-Léonard-en-Beauce en 2009 et aujourd'hui le projet de création d'un pôle multi-activités à Marchenoir.

L'école. Depuis 2007, plus d'1 million d'euros est consacré chaque année à la gestion quotidienne des services scolaires et périscolaires, à la construction ou à la rénovation des locaux, à l'équipement numérique des classes, ou encore au renfort des équipes éducatives pour l'éveil au sport ou à la lecture.

L'éveil à la culture. La CCBF soutient depuis 2010 le rayonnement intercommunal d'une école de musique associative.

Valoriser durablement les ressources et le cadre de vie

Avec la forêt de Marchenoir comme ressource, la CCBF impulse le développement d'une filière locale de bois énergie, désormais d'envergure départementale.

Habiter mieux et moins chier : la CCBF met à la disposition de ses habitants information et conseil pour améliorer le confort et réduire la facture énergétique.

Sauvegarder le patrimoine et l'identité des villages : en s'inscrivant avec ambition dans la politique régionale des lieux de village, la CCBF a conduit depuis 2005 près de 15 opérations d'aménagement d'espaces publics en lien avec la création de logements à loyers modérés, lieux de réhabilitation.

Beauce & Forêt
Communauté de communes

En plein cœur de la Petite Beauce, s'étendant

sur plus de 300 km², les 21 communes

de la communauté de communes Beauce

et Forêt offrent à leurs 6 500 habitants

un cadre de vie accueillant

aux portes des zones urbaines

de Blois, Vendôme et Orléans.



LA NOUVELLE PLUS PETITE COMMUNAUTÉ

Beauce et Forêt, sans complexe

La communauté de communes de Marchenoir sera peut-être demain la plus petite du département. Mais sûrement pas moins « rationnelle » que les autres.



Parmi les projets de Beauce et Forêt, la transformation de l'ancien Ecomarché de Marchenoir, fermé depuis un an, en pôle multi-activités. (PHOTO NR)



Marc Fesneau, président de la communauté de communes. (PHOTO NR)

Ce qui fait grincer les dents de Marc Fesneau, c'est d'entendre à longueur de temps qu'« il faudrait être rationnel, c'est quoi ? Soyons irrationnels ! », ajoute en forme de boutade le président de la communauté de communes Beauce et Forêt.

Sa collectivité, une des plus importantes en nombre de communes (21) est aussi une des plus petites en nombre d'habitants (6.631). Et, avec la disparition programmée des com-

munautés inférieures à 5.000 âmes, inscrite dans la loi et dans le projet de schéma du préfet (1), Beauce et Forêt pourrait être demain, le nouveau Petit Poucet du Loir-et-Cher.

Une perspective qui est loin d'affoler Marc Fesneau. « Le préfet ne nous l'a pas proposé, mais nous n'étions cependant pas hostile à une proposition de mariage, prévient-il, nous avons notamment des choses à nous dire avec Mer, une communauté de communes qui ne fonctionne pas mal. Mais, nous n'avons pas non plus

besoin de fusionner pour travailler ensemble. »

Pourquoi Beauce et Forêt est-elle restée en l'état dans le projet préfectoral de schéma départemental ? Selon son président, cela tiendrait en grande partie à son profil atypique, celui d'une communauté de communes ayant fait le choix d'intégrer un maximum de compétences. Une stratégie décidée dès sa création il y a dix ans dans le but d'obtenir la carotte financière promise par l'Etat. « Notre petite collectivité reçoit aujourd'hui la quatrième dotation globale de fonctionnement du département, juste après Blois, Vendôme et Romorantin, ce dont on se félicite, souligne Marc Fesneau, mais ce nombre important de compétences communautaires nous rend sans doute moins mariables aujourd'hui. »

PILOTAGE DÉMOCRATIQUE

Pas de regret cependant pour Marc Fesneau, qui voit un énorme avantage à demeurer une petite communauté de communes : celui du « pilotage démocratique. Chez nous, à 28 élus communautaires autour de la table, tout le monde prend part à la décision. Mais dans une collectivité à 100, voire 120 élus comme cela se profile, le risque existe réellement d'un pilotage plus technocratique que démocratique. »

Le président de Beauce et Forêt préférerait que se développent des outils permettant de mieux coopérer entre collectivités, notamment pour le développement économique. Tout en conservant un pouvoir de proximité aux élus. « Sinon, les

maires se démotiveront, et les communes en seront fragilisées. Si c'est l'objectif final de cette réforme, je suis farouchement contre ! »

(1) Perche Vendômoise (2.696 habitants), Côteaux de la Braye (4.883 habitants) et Beauce Oratorienne (4.634 habitants).

équip'jardin 3 adresses en Loir-et-Cher

NOUVEAU Le Profihopper

POUR L'ENTRETIEN DE TOUS VOS ESPACES VERTS



Fonctionne à l'huile végétale pure à 100 % !

- Tonte, ramassage, mulching, défeuvrage, toutes saisons
- ramassage de feuilles
- rendement exceptionnel en conditions difficiles

équip'jardin
MATÉRIELS DE PARCS ET JARDINS

www.equipjardin.com

SAINT-GERVAIS-LA-FORÊT - 20, rue du Point-du-Jour - 02.54.42.11.42

ROMORANTIN - 12, avenue de Paris

02.54.76.05.54

VENDÔME - 66, route de Paris - Saint-Ouen

02.54.77.26.27

ENQUÊTE

LES TRANSPORTS EN COMMUN

La mobilité bouge

Réfractaires aux transports en commun, les Loir-et-Chériens ? Pas forcément. À condition que le service, et son coût, soient attractifs.



L'agglomération de Blois va construire son propre dépôt de bus, pour plus d'indépendance vis-à-vis du futur délégataire. (Document DR)

La formule de transports en commun qui a véritablement le vent en poupe, c'est le transport à la demande. Un service très individualisé, puisqu'il prend l'utilisateur à son domicile pour l'emmener là où il le souhaite... dans la limite de points de desserte définis à l'avance.

La formule, expérimentée aussi bien en zone rurale avec le TAD de Route 41, qu'en zone urbaine et péri-urbaine sur l'agglomération de Blois avec Zélia, séduit un public de plus en plus large.

Bémol à ce succès naissant, les usagers des transports à la demande sont rarement des automobilistes repentis. Du moins pour le

moment. Simplement, pour deux euros le trajet, ils évitent de déranger la tante ou le voisin qui jusqu'ici, les emmenaient en voiture.

Parce que, pour ce qui est d'utiliser massivement les réseaux de transports en commun, il y a encore du travail à faire pour convaincre les usagers. Dans le département, la formule

Route 41, avec sa tarification unique à deux euros quel que soit le trajet, a choisi l'attrait du prix. Mais certaines lignes ont également été revues pour offrir des points de desserte réellement utiles, et des horaires attractifs. Quand tous ces arguments se conjuguent, les idées reçues sur le bus peuvent être battues en brèche.

UN GRAND DÉPOUSSIÉRAGE

En zone urbaine, il y a aussi du travail à faire, pour conquérir les usagers. Un enjeu d'autant plus important que diminuer le nombre de voitures en circulation dans les centres-villes de caractère contribue aussi à une attractivité plus forte.

L'agglomération de Blois attend beaucoup du renouvellement de la délégation de service public des transports urbains. Le réseau actuel, franchement obsolète, devrait bénéficier d'un grand dépoussiérage, et permettre aux habitants de l'agglo de ne pas forcément choisir le bus par défaut. Mais bien parce qu'il deviendra pratique, et économique.

A Vendôme, c'est le TGV et sa gare à la campagne qui ont suscité la création de lignes de bus, bien fréquentées. Aujourd'hui, la ville songe même à dissocier réseau commercial et réseau scolaire pour plus de souplesse horaire.

Contre-exemple à Romorantin, où quinze ans après une expérience ratée, les élus pensent encore que « les gens ne sortent pas mitrs pour les transports en commun ». Les nouvelles formules, plus souples et plus individualisées, plus attractives aussi financièrement dans une période de flambée des prix des carburants, tendraient à ne plus vraiment leur donner raison.

LE TRAIN AU PAS CADENCÉ

Le 11 décembre 2011, près de 80 % des horaires de train changent en région Centre. A Blois, où tous les flux se croisent, la tension est forte. À la force de la clameur contre la mise en place du cadencement SNCF le 11 décembre prochain, on mesure tout à coup que le train au quotidien est rentré dans les mœurs. Le Loir-et-Cher n'est certes pas l'Île-de-France, et la fréquentation des trajets TER a encore une marge de progression.

Il n'empêche. Avec sa position médiane sur l'axe ligérien, entre Orléans et Tours, la gare de Blois est celle qui enregistre le plus fort trafic de voyageurs, loin devant les deux autres.

Les plus forts trafics, devrait-on dire, car se croisent à Blois des usagers voyageant dans tous les sens, matin et soir. Vers Orléans et Paris, depuis Onzain vers Blois, de Mer à Tours... Autant de combinaisons de flux qui rendent extrêmement difficile la gestion des liaisons et des horaires. Surtout dans le cadre désormais très contraint de ce cadencement, qui exige notamment de suspendre des circulations de voyageurs, y compris à des heures de pointe, pour développer les autoroutes ferroviaires de fret, commercialisées par Réseau ferré de France.

La mise en place des nouveaux horaires et arrêts, la multiplication des correspondances, bouleverse les rythmes de vie et exacerbe les tensions. Toutes ne pourront pas être aplanies. Le train au pas cadencé en sortira-t-il renforcé ? On n'en prend pas le pari.



(Photo Archives NR)

L'AUTOCAR

Roulez comme vous voulez !

Pratique et compétitif sur le plan du coût, le car demeure l'un des moyens de transport les plus populaires.

Les TLC, Transports du Loir-et-Cher s'inscrivent dans le quotidien des loir-et-chériens depuis plus de 100 ans. « L'entreprise les accompagne depuis 1908 ! », précise Gilles Lefebvre, le directeur. Une longévité marquée d'évolutions influencées par le marché. La marque commerciale et son logo tels que le public les connaît, datent de 1990 ; l'entrée de l'entreprise dans le groupe Veolia, de 2000.

L'activité des TLC se veut multiple. « La délégation de service public avec le conseil général pour l'exploitation des lignes régulières départementales connues maintenant sous le nom commercial de Route 41, restant la plus importante en terme de volume », note Gilles Lefebvre. Les transports scolaires en marchés publics par collèges, arrivent tout de suite derrière. « Ils constituent une autre part importante de notre chiffre d'affaires. » Les lignes en place desservent uniquement les collèges du département.

Dans le cadre du transport à la demande, les TLC exploitent le réseau Route 41, transport à la demande mis en place par le conseil général avec 14 communes de communes sur l'ensemble du territoire ; ainsi que Zélia, service de transport à la demande d'Agglopolys et déployé sur 21 communes. En matière de transports urbains, les TLC exploitent le VBUS et le CREABUS, service urbain et service de transport à la demande de Vendôme.

DU SERVICE PUBLIC
AU TRANSPORT PRIVÉ

Les TLC se positionnent aussi sur le créneau des transports privés pour le compte d'entreprises, d'établissements spécialisés, d'associations ou encore de clubs sportifs. Pour le ramassage de personnels, les déplacements de personnes handicapées, pour des sorties... Des clubs sportifs sollicitent régulièrement les TLC. « L'ADA Blois Basket joue le samedi soir ; après la rencontre, les joueurs n'ont qu'une envie : rentrer. Nous leur garantissons donc, un retour le dimanche avant midi depuis toutes les villes de France. » Gilles Lefebvre repousse l'idée de prouesse ou de performance : il ne plaisante pas avec la sécurité. « Nous ne sommes pas des surhommes mais des organisateurs, c'est notre métier aussi ! »

Dans cette logique, le tourisme s'inscrit dans l'activité. Il s'étend des châteaux (Blois, Chambord, Cheverny, Beauregard) desservis par un réseau de navettes, à l'ensemble de l'Hexagone et toute l'Europe. Pour l'anecdote : lors de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll a provoqué la fermeture de l'espace aérien en 2010, les TLC faisaient partie des autocaristes qui ont pris le relais. « C'est du coup par coup mais cela fait partie de notre quotidien. » S'embarquer en car grand tourisme vers des destinations de rêve... aussi !

Annette Fluneau

« L'activité des TLC se veut multiple, la délégation de service public pour l'exploitation des lignes régulières départementales pour le conseil général restant la plus importante en terme de volume », précise Gilles Lefebvre. (Photo NR)



INITIATIVE

Le 41 à la portée de tous

Environ 1.400.000 voyageurs se déplacent chaque année dans le département, via le réseau de transport public, dont 200.000 usagers payants ; les autres étant des scolaires.

En septembre 2009, le conseil général a fait le choix, en concertation avec les TLC qui exploitent les lignes, de passer d'une tarification kilométrique à une tarification unique à deux euros. Un changement accompagné d'une nouvelle identité visuelle : Route 41. Les effets ont été immédiats. « La première année la fréquentation a plus que doublé, la deuxième année, une augmentation de 20 % (par rapport à l'année précédente) a été enregistrée et actuellement, elle se situe en permanence, entre 15 et 20 % », précise Gilles Lefebvre.

Un succès qui s'explique doublement par la mise en place de circuits étudiés sous l'angle des horaires de travail et de points de desserte des zones d'activités. « L'exemple de la ligne n° 5 en partance de Contres est intéressant, elle dessert le centre administratif, les différentes zones industrielles... Cela pour 49 € par mois [tarif d'un abonnement mensuel, NDIR] ! Un coût sans comparaison, faites le calcul ! C'est notre façon de montrer notre écoute des attentes des usagers. » Autre ligne qui remporte un franc succès, bien que concurrencée par le train : Mer-Blois. « Le car, moins coûteux, moins polluant, connaît un regain d'activité, même si la France est en retard dans ce domaine. Demain on peut imaginer des cars équipés du WiFi, de la chaîne d'information Euronews, d'un distributeur de journaux... ce n'est pas compliqué ! »



La tarification unique à deux euros ne correspond en aucun cas au coût réel du réseau. Mais elle permet aux Loir-et-Chériens d'utiliser le transport en car plus facilement. (Photo NR)

QUELQUES
DONNÉES CHIFFRÉES

Les TLC, Transports du Loir-et-Cher, ce sont :
 ■ 190 salariés, dont 135 conducteurs
 ■ Un parc de 150 véhicules de transports, dont 15 minibus
 ■ 1.400.000 voyageurs transportés par an
 ■ Presque 4.000.000 millions de kilomètres parcourus chaque année sur le réseau public, Route 41
 ■ 13 à 14 millions d'euros de chiffre d'affaires réalisés, dont 60 % généré par le réseau de transport public Route 41 (délégation du Conseil général) ; celui-ci est constitué de 20 lignes régulières (depuis le 1er septembre 2011, avec la nouvelle ligne Saint-Hilaire/Vendôme ouverte à cette date) réparties en étoile à partir de Blois et de 12 lignes de marchés.

Dans le cadre des transports scolaires, c'est aussi :

- Plus de 20.000 élèves transportés chaque année
- 72 circuits spéciaux scolaires qui desservent les principaux regroupements scolaires sur le département : Contres, Lamotte-Beuvron, Montrichard, Saint-Aignan et Vineuil.
- 11 services scolaires spéciaux assurés par les TLC pour les TUB (Transports urbains du Blaisois) sur 11 des 26 communes d'Agglopolys : Averdon, Cellettes, Chailles, Fossé, Les Montils, Marolles, Saint-Bohaire, Saint-Lubin-en-Vergonnois, Saint-Sulpice-de-Pommeray, Seur, Vineuil).
- 18 services primaires desservant les écoles du département
- 9 services spéciaux concernant la desserte des établissements spécialisés privés (le Prieuré à Sambin, le CAT Les Laudières à Vineuil, l'Atelier du grain d'or à La Chaussée-Saint-Victor, l'IMP d'Herbault, etc.) Les CFA Aforproba et CMA 41 de Blois, le SAAJ de Cellettes, l'IME Les Basses Fontaines de Crouy-sur-Cosson, l'IME Les Papillons blancs de Blois.

LES ALTERNATIVES

Épatant, le transport à la demande

Colette à Faveroles-sur-Cher comme Josiane à Selommes se disent ravies de pouvoir, à nouveau, se déplacer.



« **M**ême si je n'ai pas de courses à faire, j'y vais, j'en profite ! Pour voir du monde, bouger, cela faisait plus de dix ans que je sortais plus... Le transport à la demande, ça change la vie. C'est une bonne chose qu'ils ont fait là ! », lance Colette Javelle.

La polyarthrite rhumatoïde est à l'origine de l'immobilité de Colette bloquée dans un fauteuil roulant depuis plus de dix ans. « C'était toute une expédition avant la mise en place de ce service. » Il fallait que quelqu'un de son entourage se rende disponible, qu'elle échange son fauteuil électrique contre un manuel pour voyager dans une voiture « normale » et ensuite « que la personne reste avec moi pour me pousser, ne pouvant le faire moi-même avec mes douleurs ». Trop compliqué, alors Colette s'était résignée. « Maintenant, je pars en fauteuil électrique et sur place, je suis totalement autonome. C'est énorme pour moi ! » S'il se présentait, il y a fort à parier qu'elle embrasserait l'instigateur à l'origine de l'idée.

Le service, c'est par le biais d'un prospectus trouvé à la mairie qu'elle l'a découvert. « La première question que j'ai posé c'est : prenez-vous les

fauteuils électriques ? » Depuis sa mise en place, Colette utilise la formule deux fois par semaine. « Je vais à Chissay, à Montrichard [...] C'est à des efforts comme celui-là que l'on prend conscience que l'on peut compter un peu sur la société et que quelqu'un se préoccupe de vos besoins. »

Au sujet du chauffeur, Jonathan, Colette est tout aussi enthousiaste : « Un petit jeune homme de 25 ans très aimable. Il n'hésite pas à porter mes sacs de course jusque chez moi ou si un endroit à Montrichard m'est inaccessible, il y va pour moi. »

Colette invite toutes les personnes isolées à suivre son exemple. « Les gens concernés n'en profitent pas assez ; en plus, c'est gratuit pour les personnes handicapées ! » De son avis, l'information sur l'existence de ce service n'est pas diffusée assez largement. « Dans les maisons de retraite par exemple, ils ne connaissent pas ! »

Josiane, elle, a appelé les TLC, puis le conseil général, après avoir entendu parler de ce système. « Je voulais savoir ce qu'il en était et... » Puis, après quelques temps, « on m'a dit : ça y est, il y a quelque chose pour Vendôme et Montrichard ». Aujourd'hui elle utilise ce réseau chaque mercredi et vendredi matins, jours de marché.

Colette formule un souhait pour améliorer le circuit sur son secteur : qu'un arrêt soit prévu à la grande surface, la seule implantée sur sa commune, Faveroles-sur-Cher. « Je regrette de ne pas pouvoir y aller ! » (Photo DR)

Pour Josiane, le petit plus à apporter à la formule ce serait de pouvoir se rendre plus facilement sur Blois. « S'il vous plaît, ce serait vraiment bien ! » (Photo DR)

ZOOM

Le TAD, comment ça marche ?

Difficile de ne pas trouver son bonheur en matière de transport à la demande avec Route 41 et Zélia et de transport sur réservation avec La Guernazelle. Il suffit de demander !

Que ce soit pour Route 41 ou Zélia, la formule adoptée reste sensiblement identique : elle est fondée sur le « porte à point ». C'est-à-dire que le véhicule récupère l'utilisateur à son domicile pour le conduire à un arrêt défini. Quant aux réservations, là encore les manières de procéder présentent des similitudes. Les usagers se sont appropriés ces services dès leur lancement pour preuves : Route 41 enregistre plus d'une centaine de voyages/semaine et Zélia, une bonne trentaine et déjà 150 adhérents. La montée en puissance devrait se confirmer avec l'ouverture de nouvelles stations très prochainement.

ROUTE 41

Comment ça marche ?

Pour Route 41, il suffit de s'inscrire en appelant la centrale de réservation au 02.54.58.41.50 avant midi, la veille du déplacement (ou le dernier jour ouvrable). Le jour dit, un véhicule vient vous chercher à votre domicile (dans le périmètre de votre communauté de communes) pour vous conduire à l'un des points d'arrêt définis sur les communes de destination, et vice versa pour le retour.

Le tarif

2 € le trajet soit 4 € aller-retour gratuit pour les personnes handicapées, les demandeurs d'emploi, les bénéficiaires du RSA, de l'allocation de solidarité aux personnes âgées, titulaires de la carte gratuite.



Quel que soit le transport à la demande (Route 41, Zélia, La Guernazelle ou encore Creabus exclusivement sur Vendôme), ce sera Jennifer qui vous rappellera ! (Photo NR)

ZÉLIA

Comment ça marche ?

Pour Zélia, la réservation se fait aussi la veille pour le lendemain au n° vert 0800 41 00 03, l'heure limite de réservation étant 17 heures. La prise en charge des usagers se fait à

leur domicile avec un minibus et la desserte à Blois, dans l'une des 8 stations possibles : gare, République/centre-ville, centre administratif, Denis-Papin, hôpital, Cap'ciné, polyclinique ou bowling. L'ouverture de nouvelles stations va être annoncée prochainement.



Zélia couvre toutes les communes d'Agglopolys, à l'exception de Blois, La Chaussée-Saint-Victor, Saint-Gervais-la-Forêt, Villebarou et Vineuil.

Le tarif

2 € le soit 4 € aller-retour
1,50 € pour les jeunes jusqu'à 18 ans, de 1,50 € par personne pour deux personnes et de 1 € par personne à partir de trois personnes ou pour les ayant droits à la tarification sociale.

Sur réservation avec La Guernazelle ou intra muros avec Creabus

Autre option offerte sur les lignes à faible fréquentation et les lignes de marchés : La Guernazelle. Avec elle il est possible de réserver son transport d'une semaine sur l'autre en appelant Jennifer des TLC, au 02.54.58.55.33. Le Creabus, autre formule de transport à la demande intra muros complète les lignes Vbus de Vendôme. Sa différence ? Elle permet de se déplacer de point d'arrêt à point d'arrêt. Lancé en 2008, le concept rend service à quelques 900 adhérents/usagers. Son n° d'appel, le 02.54.58.13.13.

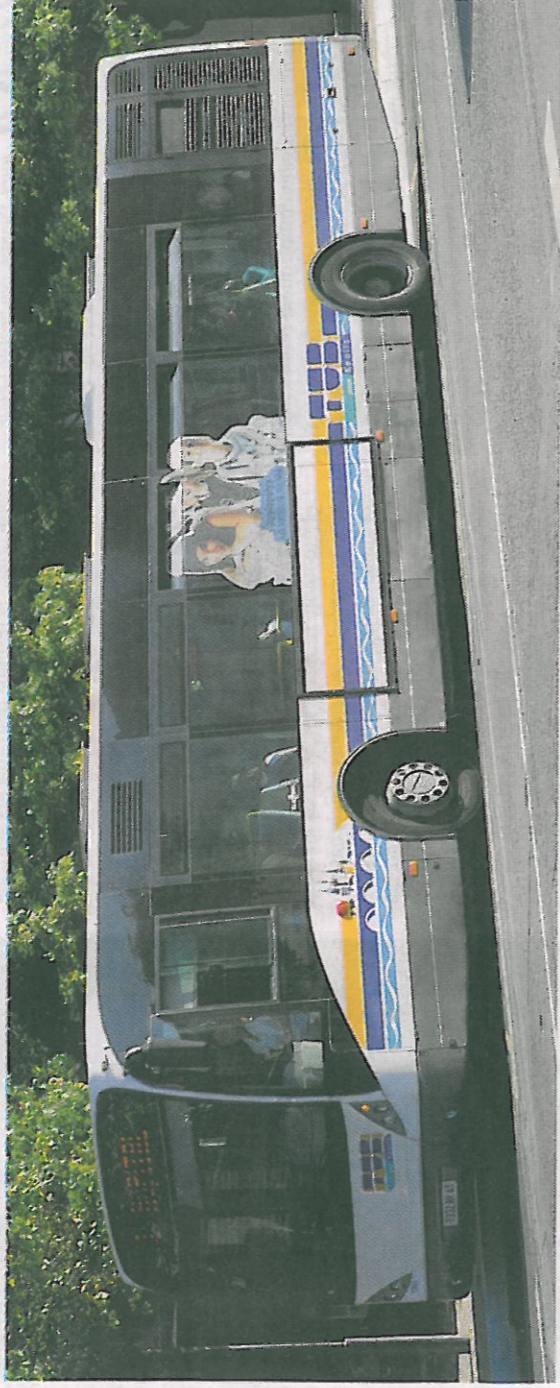
EN SAVOIR PLUS

www.transports-du-loir-et-cher.com
www.le-loir-et-cher.fr
www.agglo-blois.fr

MOBILITÉ URBAINE

Le meilleur l'emportera

La délégation de service public de l'exploitation du réseau de transports urbains de Blois, arrive à terme le 1^{er} janvier 2013. Agglopolys a ouvert les négociations. Cinq candidats sont en lice.



Les TUB (transports urbains du blaisois) s'appelleront-ils toujours ainsi ? « La question est ouverte !, répond Christophe Degruelle. Il me paraît important qu'au moment de la construction d'une grande aggro, il y ait cette appropriation visuelle de leur réseau de transport par ses usagers. Cette réflexion s'inscrit au cahier des charges imposé aux transporteurs candidats. » (Photos NR)

La convention déléguant à Keolis l'exploitation du réseau de transport public urbain arrive à terme le 1^{er} janvier 2013. Agglopolys lance, dès cette rentrée, la compétition entre les transporteurs. « On s'y prend très en amont pour pouvoir négocier tranquillement, sereinement, hors des contraintes du calendrier. La convention de délégation de service public (DSP) signée en 2004 pour 8 ans, n'était pas un bon contrat », souligne le président, Christophe Degruelle.

Un seul transporteur s'étant positionné, difficile dès lors d'engager de véritables négociations ! « Je tiens à ce que l'on s'y prenne tôt pour ne pas nous trouver dans l'urgence avec une négociation mal ficelée. » L'élu fait ainsi passer le message qu'à Blois la compétition est ouverte « et que tous ceux qui répondent bien au cahier des charges défini, ont leur chance. »

Certains transporteurs l'ont compris et se positionnent déjà : Keolis bien sûr mais quelques autres poids lourds du transport

public aussi. Veolia, RATP Dev et deux groupes européens l'un suisse, l'autre espagnol entendent abattre également leur carte. Ce qui n'est pas pour déplaire au maître du jeu. « Nous construisons notre propre dépôt de bus ; actuellement ils stationnent dans les murs de TLC transports. Dans le cadre d'une compétition ardue cela peut introduire des biais ; en étant propriétaire de notre propre dépôt nous avons tous les éléments pour bien négocier. »

Un autre atout de taille, de nature à écarter

CHRISTOPHE DEGRUELLE,
président d'Agglopolys

Comment s'organisera le réseau demain ? Christophe Degruelle est le premier à le reconnaître : le réseau tel qu'il est organisé, est obsolète. « Sa conception date des

années 1980 avec une intercommunalité à l'époque ne comptant que 5 communes. » Loin de la configuration actuelle à 26 communes et encore plus éloignée de celle à 48 communes envisagées ! « Le rapport aux déplacements a complètement changé. Un habitant peut, dans la même journée, être utilisateur de différentes mobilités dans l'agglomération. Or notre réseau est totalement illisible : le guide fait 118 pages, vous l'ouvrez avec l'envie de le refermer ! »

« Le réseau de transport urbain demain sera hiérarchisé, structuré sur la base d'un cadencement. Un réseau avec des axes structurants plus forts, plus cadencés s'impose sans doute sur la partie urbanisée la plus densifiée, et en périphérie plutôt des transports à la demande. Sur le centre-ville, l'articulation déplacements/stationnements va être travaillée ; le transport urbain sur cette partie mérite une négociation à ce niveau. »

toute velléité d'entente entre les candidats, se cache dans sa manche. « Si à un moment ou un autre nous éprouvons le sentiment que les négociations sont faussées, nous renoncerons à la délégation de service public pour mettre en place une société publique locale avec une double compétence : les transports urbains et le stationnement. Deux collectifs minimum sont nécessaires : elles sont là ! » Carré et cadré, le propos n'est pas pris à la légère ni tombé dans l'oreille de sourds, du côté des transporteurs.

ROMORANTIN : PAS DE TRANSPORT PUBLIC
À L'ORDRE DU JOUR

Un ménage retraité sur quatre ne posséderait pas de voiture à Romorantin-Lanthenay. Au total, 19 % des ménages installés dans la capitale de la Sologne ne seraient pas équipés d'une voiture. Reste que le territoire municipal, pas plus que l'intercommunal d'ailleurs, n'est doté d'un réseau de transport public urbain ou péri-urbain. Une réalité que le premier adjoint à la ville de Romorantin, Michel Barré, explique : « Nous sommes dans une commune où, bien que très étendue, le transport en commun n'est pas entré dans les mœurs. » Et l'élu d'évoquer l'expérimentation mise en place il y a une quinzaine d'années en partenariat avec la compagnie du Blanc-Argent. « C'était essentiellement

pour se rendre dans les centres commerciaux une à deux fois par semaine ainsi qu'au marché. Mais ça n'a pas pris. » Manque de demandes, explique l'élu qui n'en enregistre pas davantage aujourd'hui pour un éventuel projet. Une situation qui explique en partie le fait que la ville n'a pas opté pour le réseau Route 41.

Alors, comment se déplacer à travers la ville ? En usant du système D, des réseaux familiaux et amicaux. En marchant. Seules les personnes âgées bénéficient d'un système de transport à la demande en porte à porte mis en place par le centre communal d'action sociale.

Vanina Le Gall

VENDÔME : TROIS LIGNES DE BUS
ET UN SERVICE À LA DEMANDE

Depuis l'ouverture de la gare TGV, en 1990, Vendôme dispose sur son territoire de trois lignes de bus. Le V'bus est un réseau urbain de transport en commun qui s'appuie sur deux lignes nord-sud et une ligne ouest-est. Sa finalité était, lors de sa création, de répondre aux usagers de la gare TGV mais aussi aux habitants et aux scolaires. En moyenne, trois à quatre passages aux arrêts par jour sont réalisés sur ces trois lignes. Pour une plus grande souplesse, un projet d'extension du réseau est à l'étude pour la rentrée 2013. S'il est acté, il permettra de relier Vendôme, Saint-Ouen, Naveil, Meslay et Arelaines. Ainsi, les élèves du lycée agricole d'Arelaines n'auraient plus à se rendre à pied en centre-ville. Il permettra également une meilleure

interconnexion entre les communes. Ce projet doit aussi dissocier les lignes scolaires des lignes commerciales pour faciliter les contraintes horaires.

La gare TER actuelle pourrait également bénéficier d'un lifting. L'aménagement d'une gare multimodal disposant d'une vraie gare routière faciliterait les correspondances et libérerait le parking de la place de la Liberté où passe la

Par ailleurs, Vendôme dispose depuis juin 2007 d'un système de transport à la demande (Créabus) qui permet une réponse adaptée à la demande de déplacements pour les personnes privées de voitures.

E. V.



ASSOCIATION

Blois-Paris illico garde la pression

Créée il y a un an et demi, l'association se bat pour l'amélioration de la desserte ferroviaire vers la capitale. Un combat de tous les instants.

Si Blois-Paris illico n'existait pas, sans doute faudrait-il l'inventer. Après quinze mois d'existence seulement, l'association compte déjà plus de 500 adhérents (dont plusieurs collectifs), encore davantage de soutiens et s'est imposée comme un vrai groupe de pression... que la SNCF est bien obligée de considérer comme un interlocuteur incontournable.

Elle s'est fait connaître avec un slogan choc : mettre Blois à 80 minutes de Paris. Mais ses demandes ne s'arrêtent pas là. Elle milite pour « une fréquence accrue des trains rapides le matin vers la capitale, la mise en place d'un plan d'action tangible de la SNCF pour résorber les problèmes de qualité de services sur la ligne, une garantie des correspondances en gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps vers les autres régions, une communication du calendrier prévisionnel des travaux d'infrastructure ».

UNE NOUVELLE GRILLE FAIT GRINCER DES DENTS

Des avancées, l'association en a déjà obtenues mais beaucoup reste à faire. Présentée en mai dernier, la nouvelle grille qui doit entrer en application le 11 décembre a plombé une ambiance déjà morose et fait grincer bien des dents en raison de la suppression d'un train le matin. « Elle n'apporte aucune amélioration de desserte aux

voyagers blésois », jugent les militants. Puis, avant l'été, des retards à répétition ainsi qu'un train annulé au dernier moment ont accentué la colère des usagers. Depuis, les choses se sont arrangées mais les voyageurs restent extrêmement méfiants. Chat échaudé craint l'eau froide... « Notre association reste dans l'attente de nombreuses réponses, souligne la trésorière Marie-Christine Lebert. Lorsque nous avons pris connaissance du cadencement, ce fut un choc. Les modifications envisagées compliquent un peu plus les choses et ne vont pas dans un sens favorable. Pour être à 8 heures à Paris, il faudra prendre le train à 6 heures au lieu de 6 h 28 aujourd'hui ! »

Naturellement, Blois-Paris illico se bat bec et ongles pour corriger le tir. « L'ajout d'un train à huit heures le matin aurait reçu un écho très favorable. »

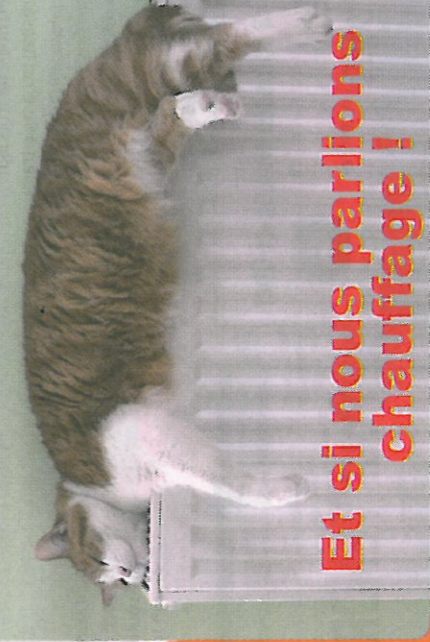
Chaque jour, ce sont plusieurs centaines de Blésois qui prennent le train pour Paris. « Bien sûr, on fait pâle figure par rapport aux Orléanais mais on est quand même nombreux ! Les enjeux sont importants. Une entreprise ne prendra pas la décision de développer un site si elle n'est pas assurée de bénéficier d'une bonne desserte ferroviaire. Déjà que beaucoup de sociétés ne décident de s'implanter quelque part qu'à la condition qu'il y ait une gare TGV... Il est donc essentiel que l'on progresse et que le trafic s'améliore », conclut Christine Lebert.



Henri Brirot
L'association reste dans l'attente de nombreuses réponses. (Photo archives NR)

Entreprise
JOUANNY
Successeur de Jean-Yves BOILEAU

Energie renouvelables - Plomberie sanitaires
Génie climatique - Electricité



**Et si nous parlions
chauffage !**

Ets-vous certains que vos installations de chauffage sont performantes et adaptées à votre utilisation ?

Nous intervenons depuis plusieurs années en partenariat avec les collectivités locales, les industriels et les particuliers afin d'étudier et réaliser les travaux nécessaires sur vos installations de chauffage.

Que vous possédiez un chauffage central ou tout autre système de chauffage, vous serez satisfait du confort et des coûts d'exploitation de vos installations. Nous avons des solutions adaptées pour vous.

ZA de l'Artoulliat - Rue des Sablons
41120 CHAILLES

02 54 44 05 31 - Fax 02 54 44 09 09

Email : entreprise.jouanny@free.fr

DAHURON
02 54 77 29 72

Des professionnels du chauffage vous accueillent en
ÉNERGIES RENOUVELABLES :

Réduisez

votre consommation de fioul ou de gaz

POMPE À CHALEUR
en remplacement
ou en complément

Climatisation
réversible

SOLAIRE thermique
et/ou photovoltaïque

PLOMBERIE

ÉLECTRICITÉ
ET VENTILATION

GÉOTHERMIE
énergie du sol ou de l'eau

AÉROTHERMIE
énergie de l'air

ÉNERGIE BOIS/GRANULÉS
Cheminée, poêle, chaudière

Possibilité de
crédit d'impôt



CHEMINÉES • CHAUFFAGE • PLOMBERIE • FROID • CLIMATISATION • SOLAIRE • GÉOTHERMIE
ÉLECTRICITÉ • ÉLECTROMÉNAGER • CUISINE PROFESSIONNELLE • DÉBISTRAGE DE CONDUITS

Vente - Installation - SAV

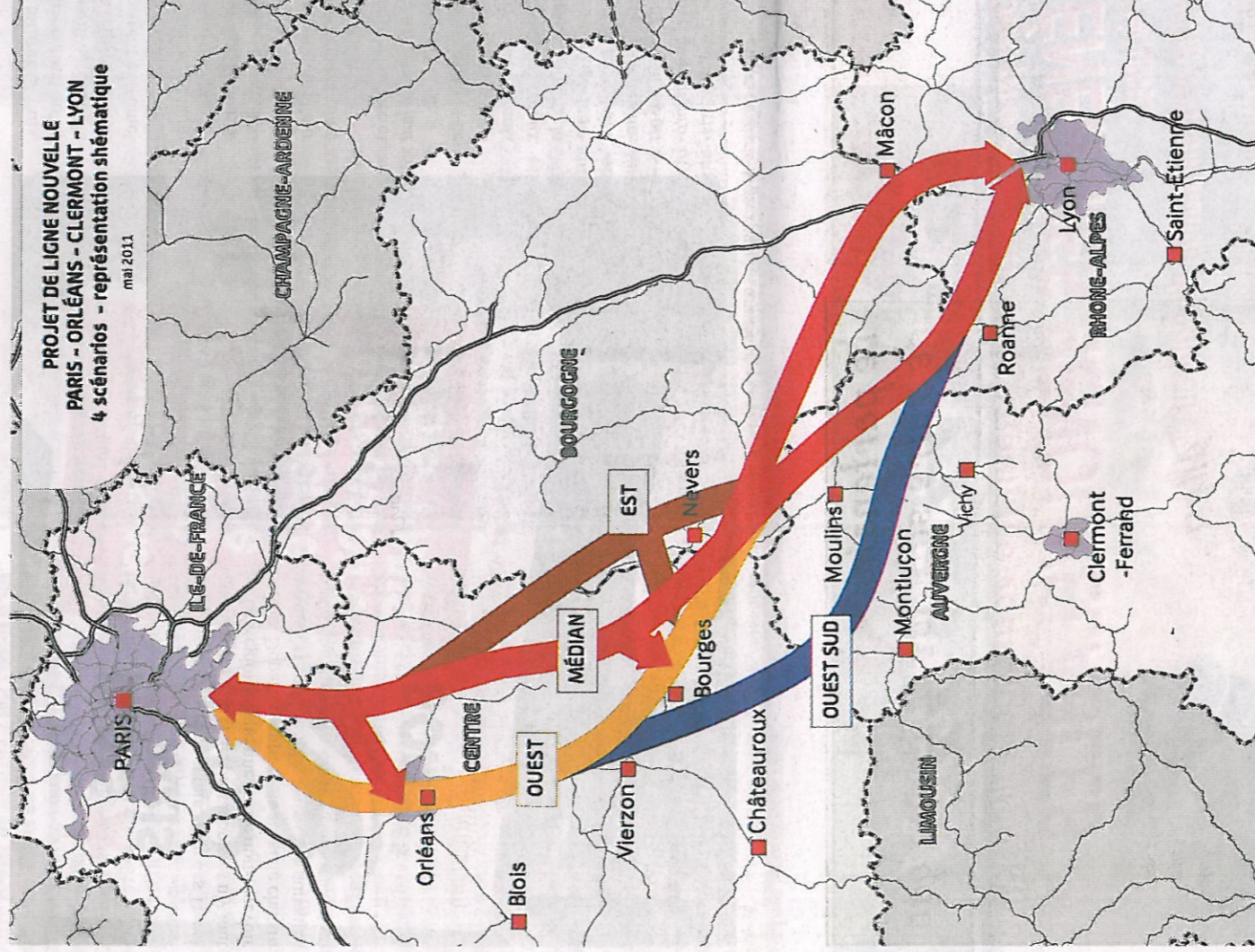
14, rue Roger-Salengro - 41100 SAINT-OUEN

TÉL. 02 54 77 29 72 - Fax : 02 54 80 08 14 - www.dahuron.fr

PROJET

Blois à très grande vitesse

La SNCF compte aussi sur les voyageurs de Blois et du Loir-et-Cher pour rentabiliser le futur train à grande vitesse. Mais il faudra aller le prendre à Orléans.



Le 4 octobre s'est ouvert le débat public concernant le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL). Plus de vingt réunions publiques seront notamment organisées à la fois pour informer et pour permettre aux populations concernées de s'exprimer sur le projet. Il y aura une réunion à Blois le 30 novembre (19 h, Maison de la Magie).

INTER UN POTENTIEL DE VOYAGEURS

Pour Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage et pour la SNCF, Blois (et le Loir-et-Cher) pèse dans le projet POCL, tout simplement parce que cela représente un potentiel de voyageurs pour cette LGV. Aujourd'hui l'offre ferroviaire Paris-Orléans-Blois est dense (35 Aqualys, auxquels s'ajoutent 8 Intercités, 3 TEO et 12 TER par jour, deux sens confondus), et se caractérise par une forte proportion de déplacements domicile-travail ou domicile-études (45 %) ainsi que de déplacements professionnels (30 %). Aujourd'hui le trafic est de 2,7 millions de voyageurs par an sur Paris-Orléans et de 850.000 sur Paris-Blois.

Si une bonne partie de ces voyageurs se reportait sur la ligne Pocl, on pourrait estimer le trafic nouveau à 4 millions de voyageurs par an entre Paris et Blois. Pour la rentabilité de la LGV, ça compte !

PARIS-BLOIS EN MOINS D'UNE HEURE

Le voyageur bloisais y gagnera quoi ? Selon l'étude RFF, Paris-Blois se ferait en 55 minutes au lieu de 85 minutes. À condition, évidemment, que les correspondances entre Orléans et Blois soient parfaitement calées. Car il n'est pas question que le TGV aille jusqu'à Blois : il faudra bel et bien le prendre à Orléans. Les Aubrais ou dans une nouvelle gare TGV à l'immédiate proximité d'Orléans. Selon le projet, outre la desserte actuelle Blois-Paris en Aqualys, TER et Intercités qui serait maintenue, il y aurait six allers-retours quotidiens à grande vitesse. Il n'est pas inutile de rappeler que cette LGV ouvrirait Orléans à l'ensemble du réseau français et européen à grande vitesse. Pourquoi les habitants du Loir-et-Cher ne seraient-ils pas concernés par ces nouvelles possibilités ?

Bruno Besson

Seules les options ouest ou sud-ouest, passant à Orléans, intéressent le Bloisais. (Document DR, RFF)

MOBILISÉS POUR UNE VERSION OUEST

Ils n'en font pas un mystère, au contraire. Depuis des semaines déjà, les élus de Blois et de son agglomération ont décidé de mettre leur grain de sel dans le projet POCL. Évidemment, en appuyant de toutes leurs forces pour qu'un des tracés les plus à l'ouest possibles d'Orléans soit retenu. Le conseil municipal de Blois a d'ailleurs pris une délibération en ce sens.

C'est bien cette option, et celle-là seulement, qui permettra aux usagers bloisais de rallier Paris via Orléans en utilisant la nouvelle ligne à grande vitesse, et de mettre, enfin, Blois à moins d'une heure de train de Paris. Même avec un changement.

Copietout
REPROGRAPHIE
www.copietout.fr

REPROGRAPHIE
photo, grand format, plan, impression numérique
photocopie à l'unité ou grand nombre

BULLETINS MUNICIPAUX

PLANS COULEURS & NOIR et BLANC

production dossiers appels d'offres

STAND PLV, POSTERS

ENSEIGNES, PANNEAUX DE CHANTIER

entrez dans l'univers COPIETOUT

41200 ROMORANTIN - 02 54 76 79 07

équip'jardin 3 adresses en Loir-et-Cher
1^{er} fabricant mondial
de matériel espace vert



JOHN DEERE



Une gamme de tracteurs-hydrauliques pour les espaces verts de 24 à 66 cv.

équip'jardin

MATÉRIELS DE PARCS ET JARDINS www.equijardin.com

SAINT-GERVAIS-LA-FORÊT 20, rue du Point-du-Jour 02.54.42.11.42

ROMORANTIN 12, avenue de Paris 02.54.76.05.54

VENDOME 66, route de Paris - Saint-Quen 02.54.77.26.27

Pour VENDRE

OU ACHETER

sa VOITURE

CLIQUEZ SUR

WWW.CENTREQUEST-AUTO.COM

INITIATIVE

Le Blanc-Argent sur de bons rails

De gros travaux vont être engagés sur cette ligne ferroviaire métrique, indispensable à l'aménagement du territoire. Mais cela n'a pas été sans peine...

En juillet 2012, l'autorail bleu circulera à 70 km/h. Mais durant les travaux de réhabilitation, les clients-usagers de la ligne ferroviaire Le Blanc-Argent devront s'armer de patience

Quinze mois. Il aura fallu quinze longs mois pour réunir les 13,7 millions d'euros nécessaires à la réhabilitation de la ligne ferroviaire Le Blanc-Argent. Une ligne métrique centenaire qui assure annuellement 350.000 voyages.

En juin 2011, la nouvelle tombe tel un coup de foudre. La SNCF décide d'abaisser la vitesse de l'autorail de 70 km/h à 40 km/h pour des raisons de sécurité. Conséquence : il faut une heure pour relier Salbris à Romorantin. Et les correspondances ne sont plus assurées... Cette décision, prise sans aucune concertation, est très mal vécue par les clients voyageurs (notamment des lycéens se rendant à Romorantin), mais aussi les 70 salariés de la ligne qui craignent à juste titre pour la survie même de l'autorail au profit d'une desserte par route.

L'heure de la mobilisation sonne. Les élus de tous bords l'affirment haut et fort : il n'est pas question de voir disparaître l'autorail bleu, indispensable à l'aménagement du territoire en sud-Sologne. Une partie du financement est déjà provisionnée : huit millions d'euros apportés par la Région et Réseau Ferré de France. Reste à réunir 5,7 millions d'euros manquants...

La Région souhaite que d'autres collectivités



Près de 350.000 voyageurs empruntent la ligne Le Blanc-Argent chaque année. (Photo NR)

mettent la main au porte-monnaie. Jean-Michel Bodin, vice-président du conseil régional l'affirme : « Les Régions n'ont pas compétence sur les infrastructures ferroviaires ».

Une véritable bataille du rail commence entre les différentes collectivités qui va, au fil des mois, se muer en bras de fer puis en enjeu politique à l'approche des cantonales. Des courriers et visites répétées au ministère des Transports entre les différents protagonistes n'y font rien. La Région essuie une fin de non-recevoir des deux Départements, mais aussi de chacun des trois Pays et des différentes communautés de communes (à l'exception de Romorantin qui apporte 250.000 euros) qui estiment que « ce financement ne leur incombe pas, mais était du seul ressort de la Région », comme le martèle le député Patrice Martin-Lalande.

Le 9 septembre dernier, c'est le soulagement. Enfin. La Région décide de débloquer les quelque cinq millions d'euros manquants. Le tour de table financier est totalement bouclé. La ligne ferroviaire est sauvée.

Les travaux doivent débiter courant décembre 2011. Normalement, en juillet 2012, l'autorail bleu pourra de nouveau circuler à 70 km/h. Les usagers verront enfin le bout du tunnel. Mais devront auparavant redoubler de patience car la desserte s'effectuera par rail, puis par autobus sur le tronçon en rénovation...

M. M.

Le dimanche,
l'info ne prend
pas de repos !

Jaunay-Clan Un mo
et un blessé dans u

la Nouve
Répu
dim

Les
des

VOIE. De
les Français
chaque sem

SPORT

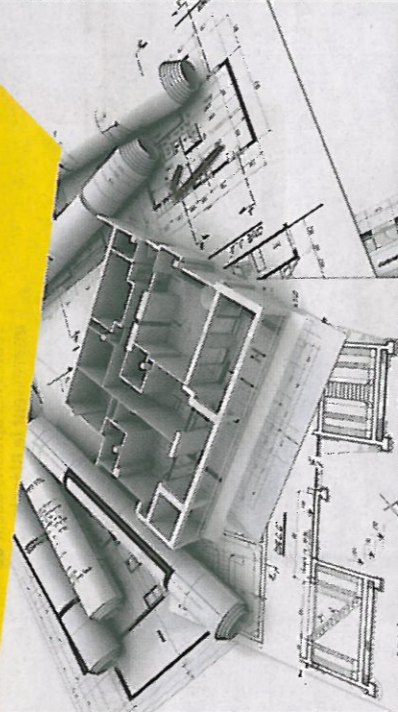
ACTU LOCALE

LOISIRS



la Nouvelle
République
dimanche

BET THERMICENTRE



Bureau d'Etudes Thermiques installé sur Blois

Nous intervenons auprès des professionnels de la construction (architecte, maîtres d'œuvres, installateurs, grossistes...) pour dimensionner tous types d'installations de chauffage, climatisation, ventilation, installation sanitaires, fluides pour vos chantiers de particuliers, collectifs, tertiaires, industries.

Nous pouvons réaliser toutes vos études avec bilan thermique, dimensionnement, plans selon vos besoins et vos critères.

Avec les nouvelles réglementations thermiques et environnementales mises en place ces dernières années, leurs évolutions permanentes et certaines dispositions pour l'obtention des prêts à taux zéro pour les particuliers, il est important de pouvoir compter sur un BET qui pourra vous seconder lors de vos projets et de vos réalisations.

Nous restons à votre entière disposition pour tout renseignements sur nos missions possibles ou pour tous chiffrages.

7, rue Charles-Maurice
41000 BLOIS

☎ 06 61 13 29 35

Fax 02 54 44 09 09

Email : bet.thermicentre@free.fr

Le partenaire
de votre solution informatique

Possibilité
d'intervention
7/17

Alan C
Jalvet
Partenaire Informatique

Conseil étude

Étude technique et économique selon
vos besoins et habitudes d'utilisation
Mise en place de solution de sauvegarde
de vos données

Création de réseau

Création et optimisation
de vos parcs informatiques

Vente de matériel

Conception de votre matériel avec intégration
des logiciels adaptés à vos métiers (sécurité,
librairie, compte, bâtiment, multimédia, ...)

Formation

de l'initiateur à l'expertise sur vos logiciels métiers
dans votre entreprise ou dans notre salle de formation

Dépannage

Maintenance préventive et curative
Possibilité d'intervention 7/17

Ouverture
de nos bureaux
de 10h à 15h
Le reste du temps
sur rendez vous

41 Quai Henri Chavigny 41000 BLOIS

Tél. 06 20 65 01 70 - contact@ajpi.fr

02.36.41.70.00

AJPI

vente, installation, maintenance et formation

